



Zarząd Transportu Miejskiego
nr 5 (40), maj 2011





Nowa taryfa potrzebna „od zaraz”!

Trzy nowe linie

Wawer na nowo

WYDARZENIA

TEMAT NUMERU

PARK SZTUKI

WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego m.st Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadzący: Igor Krajnow
ul. Żelazna 61, 02-099 Warszawa
infolinia 24h: 22 194 84
info@ztm.waw.pl

DRODZY CZYTELNICY

Z przyjemnością oddajemy w Wasze ręce kolejny numer iZTM. Jest to dla nas numer wyjątkowy. Po raz pierwszy ukazuje się bowiem w nowej szacie graficznej. Liczymy na to, że przypadnie ona Wam do gustu. Dzięki temu iZTM staje się profesjonalnym magazynem. Być może za jakiś czas ukaże się także w postaci drukowanej...

Tematem numeru jest zmiana taryfy biletowej. Temat budzący w ostatnich dniach bardzo wiele kontrowersji. Z pełnym projektem uchwały Rady m.st. Warszawy możecie zapoznać się na naszej stronie internetowej. W iZTM obszernie omawiamy problem cen biletów w stolicy, które są daleko „w tyle" za wzrostem kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej, za inflacją czy za cenami biletów w innych dużych polskich miastach. Przedstawiamy argumenty przemawiające za podniesieniem cen i plany rozwoju komunikacji w ciągu najbliższych lat.

Tradycyjnie przekazujemy również garść najważniejszych komunikacyjnych aktualności. Zapraszamy także na nową wystawę w Parku Sztuki Młociny.

Zachęcamy do lektury i czekamy na Państwa uwagi i opinie.

Igor Krajnow
i.krajnow@ztm.waw.pl



TRZY NOWE LINIE



Jedną z dodatkowych, wakacyjnych atrakcji dla pasażerów jest z pewnością linia 444. Autobusy zapewniają mieszkańcom i turystom sprawny dojazd do nowoczesnego Centrum Nauki „Kopernik" i warszawskiego ZOO, w weekendy i święta. Linia kursuje od 30 kwietnia do 25 września (z częstotliwością co ok. 20 minut) na trasie: **DW. CENTRALNY** – al. Jana Pawła II – Świętokrzyska – Kopernika – Tamka – most Świętokrzyski – Wybrzeże Szczecińskie – Okrzei – Targowa – Ratuszowa – **RATUSZOWA–ZOO** – Ratuszowa – Wybrzeże Helskie – Starzyńskiego – Jagiellońska – św. Cyryla i Metodego – Targowa – Kłopotowskiego – Wybrzeże Szczecińskie – most Świętokrzyski – Zajęcza – Dobra – Tamka – Kopernika – Świętokrzyska – al. Jana Pawła II – **DW. CENTRALNY.**

Amatorzy zakładów i wyścigów mogą znów dojechać autobusem bezpośrednio do toru wyścigów konnych na Służewcu. Linia 300 kursuje w weekendy, tylko w dni organizacji wyścigów, na trasie: **METRO WILANOWSKA** – Puławska - al. Wyścigowa – **TOR SŁUŻEWIEC.** W związku z jej uruchomieniem wznowiono funkcjonowanie przystanków **TOR SŁUŻEWIEC 01** i **WYŚCIGI 08**.

Dzięki weekendowej linii 439, poprawił się także dojazd do Parku Kultury w Powsinie, którego historia sięga 1938 roku. W soboty, niedziele i święta autobusy jeżdżą na trasie: **METRO WILANOWSKA** – al. Wilanowska – Przyczółkowa – Drewny – Przekorna – Opieńki – **POWSIN PARK KULTURY.**

Na Boernerowo powróciła po trzech latach nieobecności linia 20. Tramwaje kursują na nowej trasie, powstałej z połączenia dawnej linii 20 i zawieszonej linii 13: **BOERNEROWO** – Kaliskiego – Lazurowa – Dywizjonu 303 – Obozowa – Młynarska – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Targowa – Kijowska – al. Tysiąclecia – Kawęczyńska – **KAWĘCZYŃSKA-BAZYLIKA.** Linia 20 jeździła do Boernerowa nieprzerwanie od 1946 r. do 2008 r. Wcześniej – w okresie międzywojennym (1935-1939) – kursowała na tej trasie jako linia nocna.

DYREKTOR ZTM W RADZIE NADZORCZEJ IGKM

Leszek Ruta, dyrektor ZTM został powołany na członka Rady Nadzorczej Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej (IGKM). Do zadań Rady należy m.in. powoływanie komisji branżowych, kształtowanie polityki Izby wobec władz centralnych, parlamentu, organizacji społecznych i zawodowych, ustalanie zakresu merytorycznego konferencji naukowo-technicznych i publikacji Izby. Określa także kierunki współpracy z organizacjami międzynarodowymi, agendami Unii Europejskiej oraz krajowymi podmiotami działającymi na rzecz komunikacji miejskiej.

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej jest organizacją zrzeszającą przewoźników, producentów taboru i inne podmioty związane z transportem publicznym, łącznie liczy 210 członków. Istnieje od marca 1991 roku.

NOWY PUNKT

ZTM uruchomił Punkt Obsługi Pasażerów w swojej siedzibie przy ul. Żelaznej 61. Jest to siódmy dostępny POP w Warszawie. Punkt jest czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00 – 20.00. Działa w nim sześć stanowisk obsługi klientów – dwa informacyjne i cztery kasowe. Dwa „okienka"zostały dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych. Pasażerowie mogą w nim skorzystać ze wszystkich usług. W POP-ie można kupić lub zwrócić bilety, uzyskać informacje o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, kupić rozkłady jazdy, wyrobić spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską, złożyć skargę czy odwołanie od wezwania do zapłaty.



REMONT TRWA

Przypominamy – trwa przebudowa wiaduktu w ciągu ul. Traktorzystów nad ul. Cierlicką. ZTM na trasy objazdowe skierował trzy linie autobusowe: 194, 394 i 716. Linia 194 kursuje ulicami: Jagiełły – Lalki – Gierdziejewskiego – Posag 7 Panien – Szamoty. Autobusy linii 394 zostały wycofane z ul. Traktorzystów oraz pl. Czerwca 1976 r. i dojeżdżają do przystanku PKP Ursus przy ul. Władysława Jagiełły. Linia 716 kursuje trasą: Lalki – Gierdziejewskiego – Posag 7 Panien – Szamoty. Uruchomione zostały nowe przystanki: URSUS-RATUSZ 53 i 54, POSAG 7 PANIEN 53 i 54 oraz PKP URSUS 51. Zawieszone zostało funkcjonowanie przystanków: PKP URSUS 01 i 02.



KOMUNIKACJA MIEJSKA GÓRĄ

W Polsce aż 50 proc. osób dociera do pracy komunikacją miejską. Tak przedstawia się wynik globalnego sondażu miesięcznika „Reader's Digest", w którym uczestnikom badania zadano pytanie: jak docierasz do pracy?

Ankietowani mieli do wyboru jedną z czterech możliwości: samochodem, rowerem, pieszo lub komunikacją miejską. Polacy najczęściej spośród wszystkich krajów, w których przeprowadzono sondaż, wybierali komunikację miejską. Korzysta z niej w drodze do pracy aż co drugi mieszkaniec naszego kraju. Dla 34 proc. środkiem komunikacji jest samochód, pieszo do pracy wybiera się 10 proc. rodaków, a rowerem zaledwie 6 proc. Dla porównania komunikację miejską jako środek dotarcia do pracy wybrało na Filipinach – 42 proc., a w:

- Rosji – 37 proc.
- Czechach – 36 proc.
- Rumunii – 33 proc.
- Chinach – 32 proc.
- Meksyku – 31 proc.
- Francji – 26 proc.
- Indiach – 24 proc.
- Hiszpanii – 20 proc.
- Niemczech – 18 proc.
- Australii – 17 proc.
- Wielkiej Brytanii – 17 proc.
- Kanadzie – 15 proc.
- Malezji – 13 proc.
- RPA – 8 proc.
- Holandii – 7 proc.
- Stanach Zjednoczonych – 6 proc.

Niestety komunikacja publiczna nie jest popularna w krajach, gdzie jest świetnie zorganizowana, np. w Niemczech. Tam 51 proc. wskazań padło na auto, a tylko 18 proc. dla środków komunikacji publicznej, o 1 proc. mniej niż dla odpowiedzi „pieszo".

Globalny sondaż wykazał jeszcze, że w większości krajów najbardziej popularnym środkiem komunikacji w drodze do pracy jest samochód (w RPA aż 87 proc., a w USA 80 proc.).

W badaniu wzięło udział 5 tys. osób, w 18 krajach na 5 kontynentach.

ZIELONY TRAMWAJ

7 i 21 maja oraz 4 i 18 czerwca – w tych dniach będzie jeździł po Warszawie specjalny EKOTRAMWAJ.

Celem akcji jest edukacja ekologiczna i propagowanie zachowań proekologicznych wśród mieszkańców Warszawy. W zielonym EKOTRAMWAJU będzie odbywać się zbiórka baterii, a za oddanie minimum 5 baterii każdy otrzyma kupon uprawniający do odbioru roślinki (kwiaty, drzewko, zioła).

Tramwaj pojedzie z pl. Narutowicza, Al. Jerozolimskimi, al. Waszyngtona do ronda Wiatraczna. Każdorazowo realizowanych będzie pięć kursów. Z pl. Narutowicza tramwaj odjedzie o 11.15, 12.25, 13.40, 15.00 i 16.10, a z ronda Wiatraczna o 11.45, 13.00, 14.10, 15.30, 16.40. Przejazd tramwajem będzie bezpłatny.

Finał akcji będzie połączony z VI Warszawskimi Dniami Recyklingu. Więcej informacji na stronie www.ekotramwaj.pl



OMNIBUS PO BRUKU A TRAMWAJ NA WODZIE

7 MAJA ZTM JUŻ PO RAZ TRZECI URUCHOMI WARSZAWSKIE LINIE TURYSTYCZNE. PO WIŚLE ZNÓW BĘDĄ KURSOWAŁY STATKI I PROMY, A PO STARYM I NOWYM MIEŚCIE ZABYTKOWY KONNY OMNIBUS. TEGOROCZNY SEZON POTRWA DO KOŃCA SIERPNIA.

Tramwaj wodny „Wars" będzie pływał od Podzamcza do „Grubej Kaśki" – od 7 maja do 23 czerwca tylko w weekendy i dni świąteczne, a od 24 czerwca do 31 sierpnia – codziennie. Przewidziano trzy kursy dziennie w dni robocze i cztery kursy w weekendy i święta. Każdy rejs potrwa około dwóch godzin.

Statkiem „Zefir" będzie można odbyć malowniczy rejs nad Zalew Zegrzyński. Od 7 maja do 26 czerwca będzie pływał w weekendy i dni świąteczne, a od 1 lipca do 31 sierpnia – dodatkowo w piątki. Prawie ośmiogodzinny rejs rozpocznie się o 9.00 rano na przystani Podzamcze, w samo południe statek przybije do Serocka. Tam pasażerowie będą mieli 1,5 godziny na zwiedzanie i odpoczynek. Na statku będzie grill oraz bufet z napojami.

Brzegi Wisły połączą **promy.** W ciągu kilku minut przedostaniemy się na drugą stronę rzeki. 12 osób i 12 rowerów zmieści się na każdym promie, które od 7 maja do 23 czerwca będą pływały tylko w soboty, niedziele i święta, a od 24 czerwca do 31 sierpnia również w dni powszednie.

Konny omnibus zabierze 12 chętnych na godzinny spacer na trasie: pl. Zamkowy – Podwale – Freta – Rynek Nowego Miasta – Freta – Świętojerska – pl. Krasińskich – Miodowa – Senatorska – Wierzbowa – Moliera – Senatorska – pl. Zamkowy. Od 7 maja do 23 czerwca omnibus wykona po sześć kursów dziennie (w soboty, niedziele i święta). Od 24 czerwca do 31 sierpnia będzie kursował również w dni powszednie (z wyjątkiem poniedziałków) wykonując pięć kursów dziennie.

Przejazd promem będzie bezpłatny. Normalny bilet na rejs tramwajem wodnym będzie kosztował 18 zł, na rejs do Serocka 36 zł, a na przejażdżkę omnibusem konnym – 14 zł. Pasażerowie z Warszawską Kartą Turysty otrzymają 10 proc. zniżkę.







WAWER PO NOWEMU

TRWAJĄ KONSULTACJE SPOŁECZNE DOTYCZĄCE PROJEKTU ZMIAN W UKŁADZIE LINII AUTOBUSOWYCH NA TERENIE WAWRA ORAZ WESOŁEJ I REMBERTOWA.

Po jego wprowadzeniu więcej mieszkańców tych dzielnic będzie miało wygodniejszy dostęp do transportu publicznego. Pasażerowie łatwiej i szybciej dojadą do „szyny", czyli przystanków kolejowych, tramwajów i metra. Krótszy będzie czas podróży i oczekiwanie na przystankach. Powstaną także nowe połączenia lokalne. Żeby jednak nowy układ linii spełniał oczekiwania jak największej liczby pasażerów, ZTM prowadzi obecnie konsultacje społeczne. Szczegóły dotyczące projektu są dostępne na stronie **www.ztm.waw.pl** a także na stronach dzielnic: Wawer, Wesoła i Rembertów.

Opinie o propozycjach zmian pasażerowie mogą przekazywać telefonicznie na numer **(22) 194-84** lub pocztą elektroniczną na adres **konsultacje@ztm.waw.pl**. Czekamy także na komentarze na portalu Facebook (**facebook.com/ztm.warszawa**). **Na uwagi czekamy do 19 maja włącznie.** W kwietniu rozpoczęły się także badania fokusowe. Jest to badanie socjologiczne, w którym wyselekcjonowana grupa mieszkańców Wawra, Rembertowa i Wesołej szczegółowo oceni przedstawione rozwiązania na podstawie własnych doświadczeń, potrzeb i oczekiwań.



DLACZEGO **113** ZAMIAST 521

DZIĘKI ZMIANOM ZAPROPONOWANYM PRZEZ ZTM AUTOBUSY NA TERENIE WAWRA BĘDĄ KURSOWAŁY BARDZIEJ REGULARNIE I PUNKTUALNIEJ.

Korzyści odczują także pasażerowie, którzy protestują przeciwko przekształceniu linii 521 w 113. Podróż do centrum Warszawy (i innych dzielnic), którą zapewni krótsza i znacznie bardziej regularna linia autobusowa 113, z przesiadką na Pradze Południe do tramwajów omijających korki, potrwa mniej więcej tyle samo, co obecnie przejazd na całej trasie jednym autobusem. A pasażerowie unikną „loterii" na przystankach. Wśród komentarzy dotyczących linii 521, jakie docierają do ZTM możemy przeczytać m.in. taki: „Linia działa bezbłędnie (chociaż się spóźnia) zapewniając szybki dojazd na Pragę przez centrum".

Rzeczywiście, autobusy szybko dowożą pasażerów do węzła przesiadkowego na Grochowie, ale nie przez centrum, lecz z Wawra. Tę zaletę ZTM w przygotowanym projekcie maksymalnie wykorzystuje. Linia 113 miałaby kursować na trasie FALENICA – Bysławska – Patriotów – Widoczna – Płowiecka – Grochowska – WIATRACZNA, z dużą częstotliwością - w godzinach szczytu co 10 minut, a poza szczytem i w dni świąteczne co 15 minut.

Niestety, zdecydowana większość pasażerów, w przeciwieństwie do wspomnianego internauty, nie uznaje spóźniającej się linii za „bezbłędną". Przeciwnie, do ZTM wpływają skargi na nieregularne kursowanie linii 521. Opóźnienia są nieuniknione przy długiej trasie prowadzącej przez centrum miasta. Dlatego ZTM zaproponował

równie szybkie, ale znacznie bardziej regularne połączenie, z dogodną przesiadką do tramwajów na Pradze Południe. Komunikacja szynowa – jak wynika z systematycznie wykonywanych przez ZTM pomiarów – jest szybsza i bardziej efektywna (przewozi więcej pasażerów) w porównaniu z autobusami.

KOLEJĄ NAJSZYBCIEJ

Obecnie czas podróży linią 521 z Falenicy do centrum (uwzględniający średni czas oczekiwania na przystankach i czas jazdy zgodnie z rozkładem) wynosi 53 minuty. Jednak w praktyce często czas ten wydłuża się o kilka lub kilkanaście minut z powodu korków na trasie. W przypadku połączenia linią 113 z przesiadką do tramwaju np. 9 lub 24 czas podróży zgodnie z rozkładem jazdy będzie tylko nieznacznie dłuższy (średnio o ok. 6 minut), ale dzięki przejazdowi na znacznym odcinku tramwajem poruszającym się po wydzielonym torowisku. Należy jednak pamiętać, że podstawowym środkiem transportu z rejonu ul. Patriotów do Śródmieścia pozostanie kolej. Jazda pociągiem SKM lub Kolei Mazowieckich z przystanku Warszawa Falenica do przystanku Warszawa Śródmieście zgodnie z rozkładem jazdy trwa tylko ok. 32 minut. Podróż z pętli Falenica do centrum autobusem (113 lub 161) oraz pociągiem SKM lub Kolei Mazowieckich potrwa 47-49 minut (przy uwzględnieniu średniego czasu oczekiwania na przystankach i czasu jazdy zgodnie z rozkładem).

PRZEJAZD AUTOBUSEM Z FALENICY DO CENTRUM ZAJMUJE ŚREDNIO 53 MINUTY, KOLEJĄ 32.

Z pomiarów ZTM wynika, że linię 521 zaczęło charakteryzować nierównomierne wykorzystanie przez pasażerów. Znacznie więcej osób podróżuje między Falenicą i Gocławkiem niż na odcinku trasy przebiegającym ulicami: Waszyngtona – Al. Jerozolimskie – Grójecka, czyli wzdłuż zmodernizowanej w ostatnich latach linii tramwajowej. Znaczna część pasażerów podróżujących z Wawra w kierunku Śródmieścia przesiada się na Gocławku do tramwajów. Z badań



PASAŻEROWIE JUŻ KORZYSTAJĄ Z ROZWIĄZANIA ZAPROPONOWANEGO PRZEZ ZTM. WIĘKSZOŚĆ Z NICH PRZESIADA SIĘ NA GOCŁAWKU W TRAMWAJ.

przeprowadzonych przez ZTM wynika, że w szczycie porannym, w ciągu godziny z Falenicy do przystanku Gocławek linią 521 jechało 735 osób, a po ruszeniu z tego przystanku – dalej w kierunku centrum – w pojeździe pozostało 485 pasażerów. Prawie 300 osób przesiadło się do tramwajów. Za ich decyzją przemawia fakt, iż mimo konieczności skorzystania z przesiadki czas podróży z wykorzystaniem linii tramwajowej stał się krótszy niż w przypadku dalszej jazdy autobusem utykającym w coraz większych korkach. Oznacza to, że już obecnie wielu podróżnych wybiera rozwiązanie zaproponowane przez ZTM w projekcie.

1 SKM = 3 AUTOBUSY

Zbadano także, że w ciągu godziny porannego szczytu w autobusach linii 521 na moście Poniatowskiego w kierunku centrum podróżowało 420 osób. Do przewiezienia tylu pasażerów wystarczą trzy autobusy przegubowe lub jeden skład kolejki SKM. Aby utrzymać połączenie linią autobusową pomiędzy Wiatraczną i Szczęśliwcami oraz zapewnić proponowaną częstotliwość co 10 minut, potrzebne byłoby aż 7 dodatkowych autobusów, które można wykorzystać lepiej. Zamiast kursować wzdłuż linii tramwajowej, mogłyby zostać skierowane do obsługi rozwijających się osiedli, których mieszkańcy nie mają dostępu do komunikacji szynowej. Autobusy, które są tam jedynym środkiem transportu, będą przydatne dla większej liczby pasażerów. Zgodnie z projektem - opartym na wynikach obserwacji zachowań komunikacyjnych mieszkańców Wawra - można je będzie wykorzystać do zasilenia linii, które obecnie kursują z niskimi częstotliwościami w rozbudowujących się rejonach dzielnicy, m.in. linii 142, 146, 147.

Dodatkowo biorąc pod uwagę fakt, że wzdłuż trasy linii 521 od kilku miesięcy kursuje linia SKM, która sukcesywnie „przejmuje" kolejnych pasażerów z linii autobusowych, utrzymywanie mało atrakcyjnej i słabo wykorzystywanej linii kosztem rozwijających się nowych osiedli, trudno uznać za uzasadnione.

Mieszkańcy Wawra, niezadowoleni z faktu, że linia przyspieszona zostanie zastąpiona zwykłą powinni zwrócić uwagę, że na odcinku łączącym ich dzielnicę z rondem Wiatraczna autobusy 521 omijają obecnie tylko dwa przystanki. „Przyspieszenie" po skróceniu trasy byłoby więc znikome. Uruchomienie dwóch dodatkowych przystanków warunkowych na trasie linii 113 poprawi dostępność do komunikacji miejskiej, a jednocześnie nie wpłynie negatywnie na czas podróży.

Uspokoić można także mieszkańców Ochoty, obawiających się, iż po „zabraniu" linii 521 z odcinka przez centrum, znacznie pogorszy się komunikacja dla ich dzielnicy. Przykładowo (wiele sygnałów dotyczyło tej kwestii), bezpośrednie połączenie z przystankiem BITWY WARSZAWSKIEJ utracą tylko pasażerowie korzystający z sąsiedniego przystanku OPACZEWSKA. Bezpośrednie połączenie do przystanku BITWY WARSZAWSKIEJ ze Szczęśliwic w dalszym ciągu będą zapewniać linie 186 lub 414.

NA OCHOCIE BEZ ZMIAN

Wszystkie merytoryczne wnioski zgłoszone przez pasażerów w konsultacjach zostaną przeanalizowane, aby wybrać optymalne rozwiązanie. Jeszcze raz trzeba jednak podkreślić, że do ZTM w ramach konsultacji docierają rozbieżne wnioski, dotyczące także linii 521. „Zostawcie tak jak jest. Po co zmiany, ludzie są zadowoleni z takich tras jakie są" – pisze jedna z pasażerek. Okazuje się, że nie wszyscy, bo mieszkaniec Wawra komentuje projekt następująco: „Latami czekamy na te zmiany i nic się nie zmienia! 521 to linia dogorywająca, ciągłe korki, chcemy dojazdu do SKM i nawet częstszego SKM". ZTM w projekcie „wawerskim" spełnia postulat zapewnienia szybszego i wygodniejszego połączenia z komunikacją szynową. Warto też dodać, że drugi postulat pasażera, dotyczący zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów, ZTM będzie starał się spełnić, zabiegając o poprawę wspólnej oferty KM i SKM, tak jak stało się to na linii do Pruszkowa.

PRZYJACIELU, USTĄP MIEJSCA

Polacy coraz rzadziej decydują się na dziecko. Według prognoz, po krótkim okresie dodatniego przyrostu naturalnego, od 2014 roku populacja Polski znowu zacznie spadać w następstwie malejącej liczby urodzeń. W połowie lat 80. XX w. było ich 700 tys. rocznie, obecnie - 400 tys. Według szacunków Zakładu Ubezpieczeń Społecznych obecnie na jednego emeryta przypada czterech pracujących. W 2030 roku będzie ich już tylko dwóch, natomiast w 2050 na 15 milionów osób pracujących przypadnie aż 11 milionów emerytów.



Nasze społeczeństwo starzeje się. Dostrzegają to demografowie, a odczuwać będziemy wszyscy, coraz dotkliwiej wraz z pogłębiającą się dysproporcją pomiędzy kurczącymi się szeregami osób aktywnych zawodowo i rosnącą liczbą emerytów. Decyzja o zostaniu mamą nie jest łatwa. Jej podjęcie utrudniają m.in. względy ekonomiczne, nie zawsze prorodzinne nastawienie pracodawców, brak stabilizacji i tempo codziennego życia. Kobiety decydujące się na macierzyństwo zasługują na wsparcie. Nie trzeba wiele, aby im go udzielić. Konieczność dotarcia do pracy, na badania czy wizyty lekarskie sprawiają, iż kobiety nawet w bardzo zaawansowanej ciąży są częstymi pasażerkami z komunikacji miejskiej. Bądźmy życzliwi i pomocni, kiedy spotkamy je w autobusie, tramwaju, metrze czy pociągu podmiejskim.

Podróżując komunikacją publiczną przyszła mama musi być bezpieczna i czuć się bezpiecznie wśród ludzi. Chcemy to przesłanie przekazać podczas pierwszej tegorocznej odsłony kampanii informacyjno-edukacyjnej „Przyjacielu, ustąp miejsca", która rozpocznie się 16 maja.

W środkach miejskiego transportu kobieta w ciąży jest narażona na niebezpieczeństwo, m.in. w przypadku nagłego hamowania czy podczas jazdy w tłoku. Dodatkowo, w końcowym okresie przed rozwiązaniem jest jej po prostu ciężko. Ustąpienie miejsca, zapytanie czy nie potrzebuje pomocy, np. gdy widzimy, że mogła nagle poczuć się słabo to gesty, które powinny być ludzkim odruchem. Niestety, w codziennym pędzie – często nieświadomie, niektórzy o tym zapominają.

Problematyka pomocy i ustępowania miejsca wszystkim potrzebującym – kobietom w ciąży, ale także ludziom starszym, niepełnosprawnym jest wpisana na stałe w działania edukacyjno-informacyjne ZTM. Chcemy, aby przesłanie wzajemnej życzliwości przebijało się na co dzień do świadomości pasażerów komunikacji publicznej, szczególnie do młodych ludzi.

Promowania postaw pasażera uczulonego na potrzebujących pomocy nie ograniczamy do apelowania o ustępowanie miejsca tylko tam, gdzie znajdują się miejsca oznaczone piktogramami. Bądźmy pomocni we wnętrzu pojazdu, na przystanku, na peronie. Trzy odsłony kampanii „Przyjacielu, ustąp miejsca", zorganizowane przez ZTM w 2010 roku pokazały, że warto o tym przypominać.

Materiały informacyjne w taborze, publikacje w prasie i programy telewizyjne zainicjowały ożywione dyskusje. ZTM otrzymał mnóstwo listów i maili od osób, których dotyczyła kampania. Przyszłe mamy dzieliły się swoimi problemami i obserwacjami. Opisywały kłopotliwe sytuacje i przeszkody, na jakie napotykają podczas codziennych podróży po Warszawie. Taki odzew jest cenny dla organizatora transportu. Wskazuje, co zmienić w funkcjonowaniu komunikacji i podpowiada, na jakie zjawiska zwrócić uwagę organizując kampanie społeczne i działania edukacyjne.

W 2011 roku po raz drugi patronat merytoryczny nad kampanią objął Instytut Matki i Dziecka. Partnerami kampanii są: City Channel, AMS, Ströer, Radio Kampus, Aktivist oraz portal dlastudenta.pl.

NOWA TARYFA POTRZEBNA „OD ZARAZ”!

WARSZAWSKA SIEĆ KOMUNIKACYJNA JEST NAJWIĘKSZA W POLSCE I JEDNA Z NAJWIĘKSZYCH W EUROPIE. PRZEWOZI NAJWIĘCEJ PASAŻERÓW W KRAJU. NA FUNKCJONOWANIE KOMUNIKACJI STOLICA WYDAJE NAJWIĘCEJ SPOŚRÓD WSZYSTKICH POLSKICH MIAST. WARSZAWSKI TRANSPORT PUBLICZNY ROZWIJA SIĘ BARDZO DYNAMICZNIE, ALE SZYBKO ROSNĄ KOSZTY JEGO FUNKCJONOWANIA. CENY BILETÓW JUŻ NIE.



WEDŁUG TEGOROCZNEGO PLANU NA KOMUNIKACJĘ MIEJSKĄ WARSZAWA BĘDZIE MUSIAŁA WYDAĆ PONAD 2 MLD ZŁ, CZYLI DWA RAZY WIĘCEJ NIŻ 5 LAT TEMU!

Bilety w Warszawie należą do najtańszych w kraju. Wysokość opłat za przejazdy nie „nadąża" za wzrostem inflacji czy za wzrostem płac. Systematycznie więc spada rentowność stołecznego transportu publicznego. Tymczasem wraz z rozwojem sieci, rosną również potrzeby i oczekiwania pasażerów. Żeby im sprostać, taryfa biletowa w Warszawie wymaga gruntownej zmiany.

Jak duża jest sieć komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM świadczą liczby. Na ulice codziennie wyjeżdża ponad 1550 autobusów. Do tego należy doliczyć autobusy kursujące na liniach nocnych oraz lokalnych liniach organizowanych przez ZTM wspólnie z podwarszawskimi gminami. Po szynach kursuje też ok. 400 składów tramwajowych, ponad 30 pociągów metra oraz 12 pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej. Codziennie odnotowywanych jest ponad 2,5 mln przejazdów.

Sieć komunikacyjna w aglomeracji warszawskiej sukcesywnie się rozwija. Uruchamiane są nowe linie, a autobusy docierają w te rejony, które jeszcze niedawno pozbawione były komunikacyjnej obsługi.

Imponująca jest skala wymiany taboru. W latach 2006 – 2010 na ulice Warszawy wyjechało ponad 900 nowoczesnych autobusów. Stolica kupiła także 60 wysokopodłogowych wagonów tramwajowych, 15 niskopodłogowych pociągów PESY oraz podpisała umowę na dostawę 186 najnowocześniejszych tramwajów typu Swing. Nie można zapomnieć o 6 nowych pociągach SKM oraz o zaplanowanej na ten rok dostawie 13 składów do obsługi tzw. linii „lotniskowej" i 6 pociągach, które przyjadą do Warszawy w przyszłym roku. Ten obraz nie byłby pełny bez informacji o zakupie 72 wagonów metra oraz o podpisaniu umowy na kolejne 35 jednoprzestrzennych pociągów, które będą obsługiwały m.in. budowaną II linię. Intensywnie rozwijana komunikacja szynowa jest najbardziej efektywna i najszybsza, ale też i najdroższa.

KOSZTY ROSNĄ SZYBCIEJ NIŻ WPŁYWY Z BILETÓW

Koszty utrzymania komunikacji rosną dynamicznie. Jej funkcjonowanie w 2006 roku kosztowało budżet miasta ponad miliard zł. Dwa lata później kwota ta wyniosła już prawie 1,4 mld zł. W ubiegłym roku wzrosła o kolejne 300 milionów zł. Według tegorocznego planu na komunikację miejską Warszawa będzie musiała wydać ponad 2 mld zł, czyli dwa razy więcej niż 5 lat temu!

Oczywiście – wpływy ze sprzedaży biletów także rosną. Jednakże dużo wolniej i z roku na rok maleje rentowność warszawskiej komunikacji. O ile w 2006 r. przekraczała 43 proc., o tyle dwa lata później wpływy z biletów pokrywały niewiele ponad 38 proc. kosztów. W 2009 r. było to już niecałe 37 proc. W roku ubiegłym rentowność spadła do ok. 34 proc. Szacuje się, że rentowność komunikacji w roku bieżącym wyniesie niecałe 31 proc.!

To najniższy poziom rentowności spośród polskich dużych miast. Stolicę wyprzedzają: Kraków, Szczecin, Gdańsk, Bydgoszcz, Lublin, Radom, Kielce, Elbląg, Tarnów, Słupsk czy Biała Podlaska. Wyprzedza ją nawet Wałbrzych i Jaworzno. W Bydgoszczy, Kielcach, Elblągu, Słupsku i Białej Podlaskiej wpływy z biletów pokrywają od 40 do 47 proc. kosztów funkcjonowania komunikacji. Szczecin, Gdańsk i Lublin mogą pochwalić się rentownością na poziomie powyżej 50 proc. Rekordzistami są: Radom, Tarnów i Kraków. W tych trzech miastach wskaźnik rentowności sięga prawie 60 proc.! Dla przykładu, według danych za I półrocze 2010 r. Radom na komunikację wydał prawie 24 mln zł. Wpływy z tytułu sprzedaży biletów przekroczyły 14 mln zł.



RENTOWNOŚĆ KOMUNIKACJI MALEJE. 31 PROC. TO NAJNIŻSZY. WSKAŹNIK SPOŚRÓD DUŻYCH MIAST POLSKI.

PASAŻER, W RAMACH JEDNEGO BILETU, MA NIEOGRANICZONE MOŻLIWOŚCI PORUSZANIA SIĘ PO MIEŚCIE ORAZ PO TERENIE CAŁEJ AGLOMERACJI

DROGA I TANIA JEDNOCZEŚNIE

Paradoksalnie – warszawska komunikacja miejska jest jednocześnie najdroższą i najtańszą. Jak to możliwe? 2 mld zł, jakie stolica będzie musiała wydać w bieżącym roku na jej funkcjonowanie, to więcej niż wydadzą Kraków, Poznań, Gdańsk, Gdynia, Bydgoszcz, Lublin i jeszcze kilka innych miast łącznie. A najtańsza jest dla pasażera. Ceny biletów w Warszawie są najniższe w całej Polsce.

Tymczasem pasażer, w ramach jednego biletu, ma nieograniczone możliwości poruszania się po mieście oraz po terenie całej aglomeracji. Do dyspozycji są autobusy, tramwaje i metro oraz pociągi. Podróżować może nie tylko Szybką Koleją Miejską, ale – w ramach Wspólnego Biletu – Kolejami Mazowieckimi, także składami Warszawskiej Kolei Dojazdowej (na pewnym odcinku) oraz wybranymi pociągami Przewozów Regionalnych. Ponadto na terenie podwarszawskich gmin kursują lokalne autobusowe linie dowozowe, czyli popularne „eLki", a także – w ramach specjalnej oferty – autobusy Komunikacji Miejskiej Łomianki. Dzięki temu można bez przeszkód dojechać np. z Wołomina przez Warszawę do Legionowa lub ze Starych Babic do Radzymina.

Bilety kupić można wszędzie. Są dostępne w kioskach z prasą i na pocztach. Punktów kodowania Warszawskiej Karty Miejskiej jest ponad tysiąc. Sukcesywnie instalowane są kolejne biletomaty w stolicy oraz na terenie miejscowości podwarszawskich. W sumie jest ich już ok. 250. Pojawiają się także w autobusach, tramwajach i pociągach SKM. Bilety w Warszawie kupować można również przez telefon komórkowy (czasowe i krótkookresowe) oraz Internet (długookresowe). Można je kodować nie tylko na karcie miejskiej, ale także na Elektronicznej Legitymacji Studenckiej oraz specjalnej karcie płatniczej banku Citi Handlowego.

Tymczasem ceny biletów w stolicy są najniższe spośród wszystkich miast. Porównajmy najpopularniejsze rodzaje biletów.

Zacznijmy od jednorazowego. W Warszawie kosztuje on 2,80 zł. Można go kasować w liniach dziennych zwykłych i przyspieszonych oraz w liniach nocnych w I strefie biletowej. W Poznaniu bilet jednorazowy na linie zwykłe kosztuje 3 zł a obejmujący linie przyspieszone – 4,40 zł. Rekordzistą jest tu Opole. Za jeden przejazd linią dzienną pasażer musi zapłacić wprawdzie tylko 2,60 zł, jednak pojedyncza podróż linią nocną kosztuje już aż 6,40 zł.

Na korzyść Warszawy wypadają także ceny innego bardzo popularnego biletu – biletu dobowego. Jego koszt to 9 zł (w I strefie). Uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów. W Łodzi jest o 60 groszy droższy. W Gdyni kosztuje już 10 zł, w Szczecinie 11 zł a w Bydgoszczy, Katowicach i Poznaniu – 12 zł.

Jeszcze większe różnice widać, gdy porówna się ceny biletów miesięcznych. W Warszawie bilet imienny 30-dniowy, ważny w I strefie kosztuje 78 zł. Upoważnia do podróżowania liniami dziennymi i nocnymi. W czasie jego ważności pasażer może odbyć nieograniczoną liczbę podróży. W Poznaniu taki bilet kosztuje 81 zł, w Lublinie 84 zł, a w Gdyni 86 zł. Różnica w cenie biletu miesięcznego między Warszawą a Olsztynem jest jeszcze większa. Pasażerowie w tym mieście muszą zapłacić za niego 98 zł. Rekordowo drogie bilety miesięczne są w Szczecinie i Toruniu. Obejmujące także linie przyspieszone kosztują tam odpowiednio: 138 i 140 zł.

Pasażerom, którzy bardzo często korzystają z komunikacji miejskiej

Utrzymanie cen biletów na obecnym poziomie – i tym samym utrzymanie obecnego poziomu wpływów do budżetu miasta – grozi redukowaniem nakładów na komunikację miejską, a co za tym idzie pogarszaniem się standardu podróżowania lub koniecznością przesuwania i tak niewystarczających środków finansowych z innych dziedzin, których potrzeby są równie ważne, takich jak: edukacja, zdrowie czy kultura. Decyzja o podniesieniu cen biletów jest niewątpliwe bardzo trudna. Dlatego władze miasta podejmują ją bardzo rzadko. Jest ona jednak nieuchronna i potrzebna dla zapewnienia sprawnego funkcjonowania nie tylko samej komunikacji, ale i całego miasta. Nie można zapomnieć, że wraz ze wzrostem zainteresowania korzystaniem z komunikacji miejskiej, zwiększają się także wymagania pasażerów dotyczące jakości i komfortu podróżowania. To nakłada na władze miasta obowiązek modernizowania istniejącej infrastruktury, dokonywania zakupów nowego taboru, dostosowywania systemu do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych oraz budowy nowych połączeń (II linia metra, nowe trasy tramwajowe). Z roku na rok rosną też koszty paliwa, usług, ceny taboru oraz koszty pracy. Budżet przewidziany na komunikację miejską obciążają także oczekiwane przez mieszkańców inwestycje, czy też zwiększanie częstotliwości kursowania. Niestety, wszystko to wymusza wzrost cen biletów za przejazdy.



DR INŻ. ANDRZEJ BRZEZIŃSKI
z Instytutu Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej, współautor „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne"

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Warszawie obserwuję od 2008 roku, czyli od początku powołania Zarządu Komunikacji Miejskiej w Białej Podlaskiej. Od momentu powstania ZKM korzystaliśmy z doświadczeń i porad Zarządu Transportu Miejskiego. Na wzór Warszawy wprowadziliśmy u siebie reformy w układzie linii komunikacyjnych, badania napełnień pojazdów. Zwiększamy też częstotliwości kursowania i uaktualniamy przepisy porządkowe. Obserwując popularność biletów czasowych w stolicy wprowadziliśmy takie również i w Białej Podlaskiej. Bardzo ważnym i cennym elementem warszawskiej polityki taryfowej jest to, że ceny biletów są zdecydowanie bardziej korzystne dla pasażerów, którzy korzystają z biletów okresowych, a więc podróżują komunikacją codziennie. Stosunek ceny biletu długookresowego do liczby przejazdów na podstawie biletu jednorazowego jest bardzo korzystny.



TADEUSZ UŁANOWICZ
dyrektor Zarządu Komunikacji Miejskiej w Białej Podlaskiej

w Warszawie, najbardziej opłaca się zakup biletu 90-dniowego. Za kontrakt imienny, ważny w I strefie zapłacimy tylko 196 zł. W zamian, pasażer może podróżować bez ograniczeń wszystkimi liniami dziennymi i nocnymi. A jak ceny tych biletów kształtują się w innych dużych miastach? Lublin – 216 zł, Poznań – 236 zł, a Katowice – 240 zł. Jeśli jednak pasażer chciałby taki bilet kupić w Krakowie – wydałby na niego już 276,40 zł. Na zakończenie, jako ciekawostka, Szczecin. Za bilet 3-miesięczny, ważny również na liniach pospiesznych, trzeba tam zapłacić... 360 zł.

Również w porównaniu z innymi stolicami europejskimi, w Warszawie ceny biletów są najniższe. Najdroższe bilety komunikacji miejskiej mają podróżujący w Berlinie. Za bilet jednorazowy w tym mieście trzeba zapłacić 2,30 euro, czyli ok. 9 zł. Najpopularniejszy bilet 30-dniowy imienny to wydatek rzędu 74,00 euro (ok. 290,00 zł).

W TYLE ZA INFLACJĄ

Ceny biletów w Warszawie nie uwzględniają ani zauważalnego wzrostu płac, ani nawet wskaźnika inflacji.

Kiedy w 2001 r. Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził w Warszawie nowy, rewolucyjny system biletowy (obecnie obowiązujący), w życie weszła także nowa taryfa opłat za przejazdy. Ceny najpopularniejszych rodzajów biletów to: jednorazowy – 2,40 zł; dobowy – 7,20 zł a 30-dniowy imienny miejski (według obecnej taryfy – ważny tylko w I strefie) – 66 zł. W dalszej analizie potraktujemy to jako punkt wyjściowy.

Mijały kolejne lata. Zwiększała się zarówno minimalna, jak i średnia pła-



NIEZALEŻNIE OD WIEKU STUDENCI MAJĄ PRAWO DO 50 PROC. ULGI



Z METRA KORZYSTA CODZIENNIE PONAD 0,5 MLN OSÓB

W CIĄGU OSTATNICH 10 LAT BILETY PODROŻAŁY TYLKO RAZ – W 2008 ROKU

ca. Rósł wskaźnik inflacji. A ceny biletów „stały" w miejscu. I to aż przez siedem lat!

Tymczasem, uwzględniając jedynie sam poziom inflacji, już w 2004 r. cena biletu jednorazowego powinna wynosić ok. 2,70 zł. (poziom inflacji w porównaniu z 2001 – 11,7 proc.), dobowego ok. 8 zł a 30-dniowego – ok. 74 zł. Tym samym znacznie zwiększyłyby się wpływy z biletów do ponad 471 mln zł a nie – jak w rzeczywistości – ponad 443 mln zł.

Na podniesienie cen biletów władze Warszawy zdecydowały się jednak dopiero w 2008 r. I należy pamiętać o tym, że ceny niektórych biletów wzrosły, ale innych – jak np. biletów jednorazowych ważnych w obu strefach biletowych – spadły. Wprowadzono też niezwykle korzystny cenowo roczny Bilet Seniora dla osób między 65. a 70. rokiem życia. Kosztuje tylko 40 zł. Gdyby, przy układaniu nowego cennika za przejazdy, założyć podniesienie cen o poziom inflacji, która od 2001 r. wzrosła o 21,5 proc., ceny biletów powinny być następujące: jednorazowy – ok. 3 zł, dobowy – ok. 8,90 zł a 30-dniowy – ok. 81 zł. Tymczasem w nowej taryfie, która obowiązuje do dziś, ustalono cenę biletu na jeden przejazd na 2,80 zł, a 30-dniowego na 78 zł. Poziom inflacji uwzględniony został tylko w przypadku ceny biletu dobowego. Jego cena wynosi bowiem 9 zł. Tym samym wpływy z tytułu sprzedaży biletów, zamiast ponad 605 mln zł, wyniosły jedynie ponad 521 mln zł.

Warto dodać, że – przynajmniej w przypadku ceny biletu 30-dniowego – duże znaczenie miał fakt, że jest to bilet dla pasażerów korzystających z komunikacji bardzo często, którzy powinni mieć swego rodzaju „cenowe przywileje".

Uwzględniając dalszy wzrost poziomu inflacji w stosunku do 2001 r., w roku ubiegłym pasażerowie za bilety jednorazowe powinni płacić ok. 3,20 zł. Kartoniki dobowe mogłyby kosztować ok. 9,50 a kontrakty 30-dniowe – ok. 87 zł. Wtedy wpływy do budżetu miasta wyniosłyby prawie 700 mln zł. W rzeczywistości nie przekroczyły 569 mln zł.

Jeszcze inaczej powinny wyglądać ceny biletów komunikacji, jeśliby wziąć pod uwagę płace i ich wzrost. Skoro płaca minimalna wzrosła z 760 zł w roku 2001 do 1317 zł w ubiegłym roku, cena biletu jednorazowego powinna wzrosnąć odpowiednio z 2,40 zł do 4,16 zł. Wówczas bilet dobowy mógłby kosztować 12,40 zł a 30-dniowy – nawet 114 zł. Jeśliby z kolei wziąć pod uwagę wzrost średniej płacy z 2062 zł w 2001 r. do 3203 zł w ubiegłym roku (dane za III kwartał), ceny opłat za przejazdy byłyby jeszcze inne. Za bilet jednorazowy płacilibyśmy 3,70 zł, za dobowy – ok. 11,10 zł, a za 30-dniowy ok. 102 zł.

Jako ciekawostkę można by potraktować wyliczenie ceny biletów według wzrostu kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej. Skoro w 2001 r. koszty usług komunikacyjnych wynosiły ok. 870 mln zł, a bilet jednorazowy kosztował 2,40 zł to przy wzroście kosztów do ok. 1,7 mld zł w roku ubiegłym (wzrost kosztów związany jest m.in. z dynamicznym rozwojem komunikacji szynowej – Wspólny Bilet, nowe linie SKM), żeby utrzymać ten sam poziom zwrotu z tytułu sprzedaży biletów, za jeden przejazd pasażer powinien obecnie płacić... 5 zł. Bilet dobowy kosztowałby natomiast ok. 15 zł, a 30-dniowy ok. 138 zł.

JEŚLI NIE PODWYŻKA – TO CO?

BUDOWA METRA I NOWYCH TRAS TRAMWAJOWYCH ORAZ WYMIANA TABORU – TEGO CHCĄ PASAŻEROWIE KORZYSTAJĄCY Z WARSZAWSKIEJ KOMUNIKACJI. ZTM REALIZUJE ICH OCZEKIWANIA I SUKCESYWNIE ROZWIJA TRANSPORT PUBLICZNY NIE TYLKO W STOLICY, ALE I W AGLOMERACJI. JEGO ROZWÓJ JEST JEDNAK BARDZO KOSZTOWNY. CZY BEZ GRUNTOWNEJ ZMIANY TARYFY BILETOWEJ MIASTO BĘDZIE W STANIE SPROSTAĆ WYMAGANIOM PASAŻERÓW?

CZEGO OCZEKUJĄ PASAŻEROWIE?

W grudniu ubiegłego roku, na zlecenie Urzędu Miasta, zostały przeprowadzone badania w ramach kolejnej edycji Barometru Warszawskiego. Na podstawie ich wyniku można śmiało stwierdzić, że komunikacja miejska i jej rozwój są jednymi z najważniejszych spraw dla większości mieszkańców stolicy. Najczęściej pojawiała się odpowiedź, że najważniejsza jest rozbudowa metra. Wielu uczestników badania wskazało też na usprawnienie komunikacji miejskiej. Gdy pytania zostały zawężone do tematyki transportowej, w dalszym ciągu jednym z najważniejszych zadań, w opinii ankietowanych, było budowanie kolejnych linii metra. Warszawiacy biorący udział w badaniu zwrócili uwagę również na potrzebę budowy nowych tras tramwajowych, wymianę taboru oraz modernizację istniejącej infrastruktury tramwajowej.

Jako jedne z najważniejszych pozytywnych cech komunikacji wymienione zostały: zasięg komunikacji, duża liczba autobusów niskopodłogowych oraz wysoka częstotliwość kursowania.

Na tej podstawie można wyciągnąć wnioski, że dla pasażerów liczą się przede wszystkim „twarde", czyli infrastrukturalne inwestycje oraz poprawa komfortu podróżowania, czyli inwestycje w tabor. Dzięki nowemu taborowi możliwe będzie zwiększenie zasięgu komunikacji, a ponadto poprawa częstotliwości kursowania, a co za tym idzie zmniejszy się również tłok w pociągach, tramwajach, autobusach i metrze.

REALIZUJĄC OCZEKIWANIA

Rozpoczęła się budowa centralnego odcinka II linii metra pomiędzy stacjami Rondo Daszyńskiego a Dworzec Wileński, której zakończenie planowane jest na koniec 2013 roku. Aby pasażerowie mogli w pełni skorzystać z możliwości udogodnienia w podróży, a miasto odczuło zdecydowaną poprawę funkcjonowania transportu, konieczne jest doprowadzenie tej inwestycji do jak najszybszego zakończenia.



WSPÓLNY BILET OBEJMUJE 29 PODWARSZAWSKICH GMIN. KORZYSTAJĄC Z USŁUG ZTM MIESZKAŃCY TYCH MIEJSCOWOŚCI OD 2009 ROKU ZAOSZCZĘDZILI NAWET KILKA TYSIĘCY ZŁOTYCH.

TEGOROCZNE REMONTY TORÓW TRAMWAJOWYCH SĄ REKORDOWE

Bogate plany inwestycyjne mają Tramwaje Warszawskie. Jeszcze w tym roku powstać ma „łącznik" tramwajowy na ul. Powstańców Śląskich (między Górczewską a Radiową). W 2013 r. planowane jest uruchomienie linii tramwajowej przez most Północny. Rok później odtworzona ma zostać linia tramwajowa między ul. Ordona i Kasprzaka. Przewiduje się także budowę linii tramwajowej na planowanym moście Krasińskiego.

Mieszkańcy Warszawy oczekują również rozpoczęcia innych prac: połączenia ul. Puławskiej przez Goworka i Sobieskiego z miasteczkiem Wilanów, al. Waszyngtona z pętlą Gocław, ul. Kasprzaka i Dworca Zachodniego z ul. Banacha, a także poprowadzenia linii tramwajowej wzdłuż ul. Modlińskiej.

Wkrótce rozpocznie się budowa wschodniego odcinka linii tramwajowej na Tarchomin. Zostaną zakończone prace modernizacyjne linii tramwajowej w ciągu trasy W-Z oraz kontynuowana będzie modernizacja tej linii dalej – do ronda Waszyngtona. Ta ostatnia inwestycja stanowi jeden z elementów przygotowań stolicy do finałowego turnieju mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012. Obsługa transportowa mistrzostw to wyzwanie dla warszawskiego transportu zbiorowego, którego jednym z podstawowych fragmentów będzie połączenie kolejowe lotniska Fryderyka Chopina z centrum miasta i Stadionem Narodowym.

STAWIAMY NA NOWOCZESNY TABOR

Stare, rozsypujące się tramwaje z lat 60. oraz kopcące ikarusy, odchodzą już do przysłowiowego lamusa. Na ulice wyjeżdżają nowoczesne pojazdy o wysokim standardzie i spełniające rygorystyczne normy czystości spalin.

Miejskie Zakłady Autobusowe kupią dla stolicy aż 770 nowych, niskopodłogowych autobusów. Tramwaje Warszawskie oprócz 186 niskopodłogowych Swingów chcą kupić dodatkowo 48 kolejnych składów (w ramach możliwości finansowych spółki).

35 pociągów, do obsługi głównie II linii, kupi Metro Warszawskie. Będą to pociągi niemieckiego Siemensa. 13 jednostek kupuje także Szybka Kolej Miejska. Pociągi o wdzięcznej nazwie Elf, będą kursować na linii łączącej Lotnisko Chopina z centrum oraz ze Stadionem Narodowym.

ZOSTANĄ ZAKOŃCZONE PRACE MODERNIZACYJNE LINII TRAMWAJOWEJ W CIĄGU TRASY W-Z



DLA PASAŻERÓW LICZĄ SIĘ „TWARDE" INFRASTRUKTURALNE INWESTYCJE ORAZ POPRAWA KOMFORTU PODRÓŻOWANIA, CZYLI INWESTYCJA W TABOR.

ROZWÓJ KOSZTUJE. I TO NIEMAŁO!
Inwestycje infrastrukturalne są bardzo kosztowne. Dodatkowo cały proces budowlany jest długotrwały, a działalność inwestycyjna nie przynosi wymiernych efektów w postaci wpływów związanych z eksploatacją.

Najdroższa oczywiście jest budowa metra. Wydrążenie centralnego odcinka II linii pochłonie 4,1 mld zł. Przygotowania (w latach 2011-2014) do budowy odcinka wschodniego i zachodniego kosztować będą 20 mln zł.

Koszt budowy tramwajowego „łącznika" na Powstańców Śląskich wyniesie ok. 31 mln zł. Droższe będzie poprowadzenie linii tramwajowej na Tarchomin przez most Północny. Inwestycja kosztować ma ok. 235 mln zł (bez kosztów zakupu taboru). Budowa tramwaju na planowanym moście Krasińskiego pochłonąć może ok. 60 mln zł. Kolejne 45 mln zł miasto wyda na odbudowę linii tramwajowej między ul. Ordona i Kasprzaka.

Budowa węzła przesiadkowego w Ursusie Niedźwiadku, w którym będzie przystanek kolejowy, przejście pod torami kolejowymi oraz parking Parkuj i Jedź, to koszt ok. 24 mln zł.

Do tego należałoby doliczyć koszty nieinwestycyjne. Planowane zwiększenie prędkości i częstotliwości kursowania I linii metra według szacunków kosztować może ok. 9 mln zł. Funkcjonowanie linii SKM z Lotniska Chopina, która zostanie uruchomiona jeszcze w tym roku to wydatek rzędu 95 mln zł rocznie (bez kosztów taboru). Uruchomienie przewozów na kolejowej linii obwodowej – ok. 180 mln zł.

Dodatkowe środki finansowe miasto będzie musiało wydać na funkcjonowanie przewozów kolejowych w ramach planowanego rozszerzenia strefy Wspólnego Biletu.

Niebagatelne kwoty miasto przeznaczać będzie także na wymianę taboru. Zakup autobusów będzie kosztować ponad 790 mln zł, a tramwajów - ok. 1,6 mld zł. Za nowe składy metra miejska spółka zapłaci ok. 1,8 mld zł. Na pociągi SKM trzeba będzie wydać ok. 300 mln zł.



WYDATKI NA KOMUNIKACJĘ MIEJSKĄ W POLSKICH MIASTACH

SKĄD WZIĄĆ PIENIĄDZE?
Źródłem finansowania inwestycji i modernizacji taboru jest przede wszystkim budżet miasta, który obecnie zbliża się do granicy możliwości zaciągania dalszych zobowiązań. Środki własne spółek transportowych wspierane kredytami bankowymi są ograniczone. Środki z programów Unii Europejskiej wymagają zaangażowania poważnych nakładów z budżetu; Unia refunduje część faktycznie poniesionych kosztów.

Wyzwaniem dla budżetu samorządu stało się podniesienia przez centralną administrację stawki VAT na usługi transportowe, z dotychczasowych 7 do 8 proc. W ostatnich latach istotnie wzrosły też ceny paliw i energii elektrycznej, czyli podstawowych elementów składowych kosztów usługi transportowej. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury oraz odnowa taboru powoduje wzrost amortyzacji, która w wielu przypadkach była już bliska zeru.

Przy tym założenia aktualnej Wieloletniej Prognozy Finansowej miasta nie dają możliwości dalszego zwiększania wydatków na rozwój komunikacji bez jednoczesnego zwiększenia dochodów. Analiza zapisów wspomnianej prognozy prowadzi do refleksji, że kluczową możliwością spełnienia postawionych wymogów finansowych – poza poszukiwaniem środków ze źródeł zewnętrznych (np. zwiększenie przychodów z rozszerzenia strefy płatnego parkowania) lub kosztem innych wydatków – jest zmiana taryfy bile-

JASPERS - Joint Assistance to Support Projects in European Regions to inicjatywa, której celem jest m.in. wsparcie przygotowania dużych projektów inwestycyjnych, przyspieszenie przygotowania projektów umożliwiających wykorzystanie środków unijnych. Ze strony UE w inicjatywie uczestniczą m.in.: Europejski Bank Inwestycyjny, Komisja Europejska oraz Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju. Instytucją koordynująca działanie inicjatywy w Polsce jest Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.

towej. Jest to uzasadnione tym bardziej, że według „Niebieskiej księgi" dla sektora transportu publicznego, autorstwa inicjatywy JASPERS, która jest wyznacznikiem dla tworzenia analiz ekonomiczno-finansowych dla projektu, który stara się o dofinansowanie z UE (w przypadku Warszawy jest to m.in. budowa centralnego odcinka II linii metra), ceny biletów powinny być wyższe: „*Beneficjent projektu musi udowodnić, że dysponuje wystarczającymi zasobami finansowymi, które w kolejnych latach w pełni pokryją niezbędne wydatki związane z eksploatacją i utrzymaniem projektu. Wszystkie przychody (bilety i refundacje) muszą być odpowiednio wysokie, co oznacza, że skumulowane (niezdyskontowane) przepływy pieniężne netto nie mogą być ujemne w żadnym roku rozważanego horyzontu czasowego*".

JEŚLI NIE PODWYŻKA – TO CO?

Jeśli miasta nie będzie stać na rozwój transportu zbiorowego, konieczne stanie się zwiększenie nakładów na transport indywidualny, co jest sprzeczne z obowiązującą strategią transportową i trendami panującymi w metropoliach, ale jest to także wbrew zdrowemu rozsądkowi. Niekontrolowane zwiększenie ruchu samochodów w Warszawie spowoduje drogowy paraliż i wymusi zwiększenie środków na działania związane z ochroną środowiska.

Koszty funkcjonowania komunikacji w dalszym ciągu będą rosły lawinowo. **Szacuje się, że w 2014 r. na transport publiczny miasto będzie musiało wydać... prawie 3 mld zł!** Jeśli ceny biletów nie zostaną podniesione, stopień pokrycia kosztów wpływami z opłat za przejazdy będzie coraz niższy. W 2014 r. spadnie do poziomu zaledwie ok. 20 proc. To zahamuje rozwój komunikacji.

SPÓJRZMY NA KORZYŚCI

Dzięki wprowadzeniu nowej taryfy stopień pokrycia kosztów wpływami ze sprzedaży biletów powinien, w ciągu kilku najbliższych lat, wzrosnąć do ok. 45 proc. Możliwe więc będzie spełnienie oczekiwań pasażerów: wycofanie z ruchu starych autobusów i tramwajów, zwiększenie częstotliwości kursowania wielu linii, uruchamianie nowych połączeń czy wprowadzanie kolejnych innowacji technicznych.



W TROSCE O NAJSŁABSZYCH

WARSZAWA BARDZO DBA O OSOBY, KTÓRE POTRZEBUJĄ POMOCY. STOŁECZNE PRZEPISY TARYFOWE OBEJMUJĄ SZCZEGÓLNĄ OCHRONĄ NIEPEŁNOSPRAWNYCH, SENIORÓW, BEZROBOTNYCH, OSOBY W GORSZEJ SYTUACJI MATERIALNEJ, CZY RODZINY WIELODZIETNE. NALEŻY PODKREŚLIĆ, ŻE PO PODNIESIENIU CEN BILETÓW TA SYTUACJA NIE ULEGNIE ZMIANIE. NAJSŁABSZE GRUPY PASAŻERÓW W DALSZYM CIĄGU BĘDĄ MOGŁY LICZYĆ NA PRZYWILEJE.

Pełny katalog uprawnionych do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych (dostępny na stronie www.ztm.waw.pl) liczy prawie 50 pozycji. Dużą część stanowią w nim tzw. słabsze grupy pasażerów.

JEDNĄ Z TAKICH GRUP SĄ NIEPEŁNOSPRAWNI

Inną grupę stanowią emeryci, renciści i seniorzy. Emeryci i renciści, którzy nie ukończyli 70. roku życia, mogą podróżować z biletami ulgowymi. Natomiast po przekroczeniu tej granicy wiekowej zyskują prawo do przejazdów bezpłatnych.

Nie można zapominać o specjalnej ofercie taryfowej, która została wprowadzona z myślą o osobach w wieku 65-70 lat. Mogą oni korzystać z Biletu Seniora. Kosztuje tylko 40 zł (cena aktualnie obowiązująca) i jest ważny przez rok. Upoważnia do nieograniczonej liczby przejazdów wszystkimi środkami warszawskiej komunikacji oraz pociągami KM i WKD w ramach Wspólnego Biletu. Nie tylko w I, ale i w II strefie. Można go kupić w każdym punkcie sprzedaży biletów. Należy jednak pamiętać, że może on być zakodowany wyłącznie na spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej. Do tej pory z oferty skorzystało już ponad 350 tys. seniorów.

Kolejna grupa to bezrobotni oraz osoby w trudnej sytuacji materialnej. Bezpłatnie warszawską komunikacją miejską mogą podróżować osoby korzystające z pomocy Ośrodka Pomocy Społecznej, ale tylko te, które podpisały kontrakty socjalne, czyli umowy określające zasady współdziałania z OPS. Bezpłatnie z komunikacji korzystać mogą także bezrobotni, którzy stracili prawo do zasiłku (uprawnienie to obowiązuje tylko w dniu obowiązkowej wizyty w urzędzie).



Inną grupę stanowią dzieci. Do ukończenia 20. roku życia bezpłatnie z komunikacji miejskiej mogą korzystać dzieci z rodzin wielodzietnych, czyli takich, w których jest czworo lub więcej dzieci. Uprawnienie do bezpłatnych przejazdów zyskały również dzieci z rodzinnych domów dziecka oraz z rodzin zastępczych. Przysługuje im ono nie dłużej niż do ukończenia 20. roku życia.

A JAK SYTUACJA WYGLĄDA W INNYCH MIASTACH?

KRAKÓW – Na bezpłatne podróże nie mogą tam liczyć bezrobotni, a także osoby pobierające zasiłek z OPS. Zupełnie inaczej wygląda tam również

Przepisy taryfowe w Warszawie są bardzo korzystne dla osób niepełnosprawnych, w tym z niepełnosprawnością intelektualną. Posiadanie uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów, otwiera im furtkę do świata. Bo podstawowym źródłem utrzymania osób niepełnosprawnych w Polsce są świadczenia rentowe oraz zasiłki pielęgnacyjne. Najczęściej więc niskie dochody uniemożliwiają im aktywne uczestniczenie w życiu społecznym. Rozbudowana i rozwinięta sieć połączeń komunikacyjnych w stolicy umożliwia zwiedzanie i poznawanie ciekawych miejsc. A dzięki stołecznym przepisom taryfowym, taka podróż nie jest dużym obciążeniem dla portfela osoby niepełnosprawnej i stanowi dodatkowy czynnik, który mobilizuje do wyjścia z domu, do ludzi.



BARTOSZ SZPUREK
dziennikarz telewizji TVN, redaktor naczelny portalu Niewidzialni.eu

oferta dla emerytów i rencistów do 70. roku życia. Emeryci i renciści w wieku od 60 do 70 lat mogą korzystać z biletu, który jest ważny przez rok. Kosztuje jednak znacznie więcej, bo 94 zł i obowiązuje wyłącznie na liniach dziennych w miejskiej strefie biletowej. Renciści z kolei mogą wykupić bilet roczny za 40 zł. Jednak obowiązuje on tylko na liniach dziennych i w miejskiej strefie biletowej, a ponadto... nie obowiązuje w dni powszednie w godz. 6.30 – 9.00 i 14.00 – 18.30.

POZNAŃ – Stolica Wielkopolski nie ma żadnej oferty specjalnej.

WROCŁAW – Emeryci i renciści oraz osoby głuche mają prawo do podróży z biletami ulgowymi. Nie mogą jednak na to liczyć osoby niepełnosprawne w stopniu umiarkowanym. Żadnych dodatkowych uprawnień nie mają we Wrocławiu bezrobotni, osoby pobierające zasiłki, dzieci z rodzin wielodzietnych czy rodzinnych domów dziecka. Wrocław nie ma także specjalnego biletu dla seniorów, którzy nie ukończyli jeszcze 70. roku życia.

Dla ponad 350 tys. uprawnionych seniorów - Bilet Seniora jest bardzo wygodną formą korzystania z usług ZTM. Można go kupić prosto i szybko, bez zbędnych formalności – to niezwykle ważne dla osób starszych. Jego ogromną zaletą jest to, że uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów. I to nie tylko w Warszawie. Jego drugim atutem jest cena – 40 zł. Natomiast absolutnym hitem jest także to, że osoby po ukończeniu 70. roku życia, mogą podróżować bezpłatnie. Wystarczy, że mają przy sobie dokument ze zdjęciem i datą urodzenia. To bardzo ważne. Seniorom pozwala na utrzymywanie kontaktów z rodziną, znajomymi i pokazuje też, że ZTM dba o osoby, które są w „trzecim wieku".



MAREK BOCHOWICZ, członek zarządu najstarszego warszawskiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku im. Haliny Szwarc

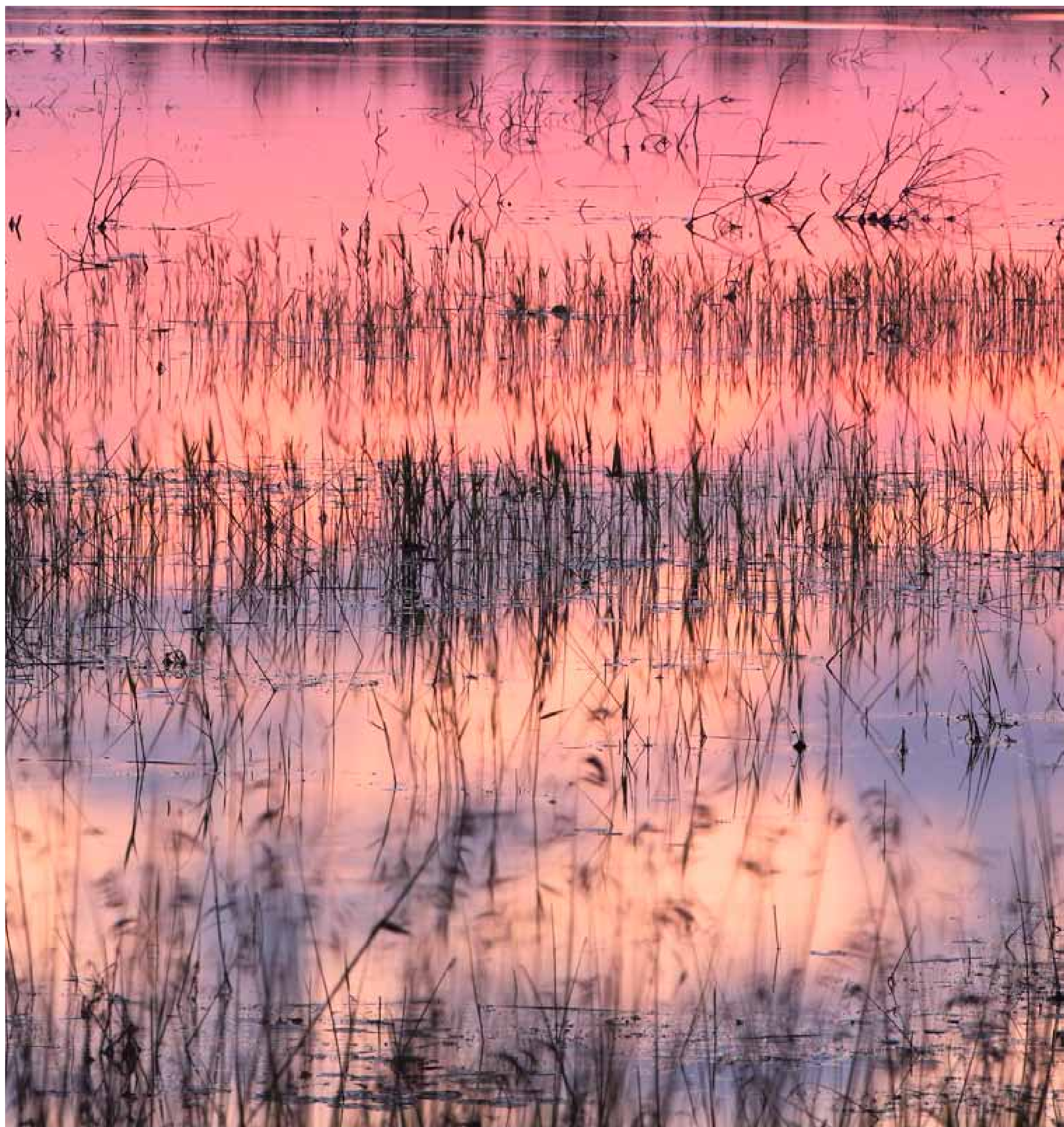
TYLKO W TYM ROKU TRAFI DO WARSZAWY 6 NOWYCH POCIĄGÓW SKM ORAZ 13 DO OBSŁUGI LINII „LOTNISKOWEJ"

FAKTURY ŻYCIA

OD 16 MAJA ZAPRASZAMY DO OGLĄDANIA KOLEJNEJ WYSTAWY W PARKU SZTUKI NA TERENIE WĘZŁA KOMUNIKACYJNEGO MŁOCINY.

ICH AUTOREM JEST **MAREK LEJBRANDT**, CZŁONEK ZWIĄZKU POLSKICH FOTOGRAFÓW PRZYRODY.





MAREK LEJBRANDT NA ZDJĘCIACH STARA SIĘ **UCHWYCIĆ I ZATRZYMAĆ OBRAZY STWORZONE PRZEZ PRZYRODĘ W JEJ CAŁEJ GAMIE KOLORYSTYCZNEJ**. PODRÓŻUJĄC PO POLSCE I PO ŚWIECIE SZUKA MIEJSC, LUDZI, ZABYTKÓW CHARAKTERYSTYCZNYCH DLA DANEGO REGIONU.



PYTANY, JAK UCHWYCIĆ I UTRWALIĆ ZNIKAJĄCE OBRAZY MÓWI: „**PRZY FOTOGRAFOWANIU W PLENERZE TRZEBA MIEĆ TROCHĘ WYCZUCIA CHWILI I MIEJSCA ORAZ SZCZĘŚCIA.** CZĘSTO BARDZO CIEKAWE OŚWIETLENIE, UKŁAD CHMUR TRWA KILKANAŚCIE SEKUND. WTEDY TRZEBA TAM BYĆ I MIEĆ PRZYGOTOWANY SPRZĘT Z ODPOWIEDNIM OBIEKTYWEM".



Zarząd
Transportu
Miejskiego



Warszawskie Linie Turystyczne











Wycieczka w stylu retro czy autobusem do ZOO? A może przejażdżka konnym omnibusem lub rejs Kanałem Królewskim do Serocka? **Zarząd Transportu Miejskiego** zaprasza na wyjątkową podróż Warszawskimi Liniami Turystycznymi.

WLT to idealny pomysł na spędzenie wolnego czasu, poznanie uroków dawnej i dzisiejszej Warszawy. Spojrzenie na Stare Miasto z pokładu tramwaju wodnego płynącego Wisłą. A może wycieczka rowerowa, korzystając z promów łączących brzegi rzeki?

Szczegółowe informacje: www.ztm.waw.pl **Infolinia 24h: (22) 194-84**